

van wegwerker tot spoorlegger

De reiziger die vanachter zijn coupé-raam naar het voorbijrijdende landschap zit te staren, heeft er geen flauw idee van hoe complex een spoorweginet is. We willen hem dit graag vergeven. Overigens zou hij wellicht met verbazing vernemen in welke omstandigheden de meeste spoorwegaanbesteders en vooral die van de Baan een halve eeuw geleden moesten werken.

Nu dank zij de evolutie van de techniek het treinverkeer heel wat veiliger verloopt, het comfort van de reizigers aanzienlijk werd verhoogd en de lichamelijke vermoeidheid van de arbeiders kon worden verlicht, dachten wij dat ook de trage maar weldadige verandering in de werkomstandigheden van de wegwerker wel eens mocht worden belicht.

De beste manier om dat te doen leek ons, je de neerslag te brengen van onze ontmoeting met enkele « oudgedienden » die in de loop van de voorbije vijftig jaar hun « sporen » hebben verdiend!

Natuurlijk struikelt niemand erover dat wij hierbij op de eerste plaats aan de vroegere wegwerkers dachten. Immers, wie onder ons is er meer « aan het spoor » dan zij die overigens nooit « het spoor bijster » mogen zijn en zeker niet « uit het spoor » mogen raken.

Bovendien zijn zij de enigen die werkelijk « sporen nalaten ».

De wegwerker — nu heet hij spoorlegger, maar vroeger noemde de goe-gemeente hem « piosjer », een fonetische verbastering van het Franse piocheur — werd doorgaans aange-worven onder de ongeschoolde arbeidskrachten die, bij wijze van spreken, van jongs af om den brode ge-doemd waren zware en ondankbare arbeid te verrichten.

De type-eenheid van de Baan was de « Technische Inspectie ». Het jacht-terrein van de inspecties — je mag die formulering natuurlijk niet letterlijk begrijpen — heeft in de loop der jaren meer dan een grenswijziging ondergaan, terwijl zijn structuur nage-noeg dezelfde gebleven is.

De technische inspectie — uiteraard geleid door een technische inspec-teur — omvatte een bepaald aantal secties die op hun beurt door sec-tiechefs werden beheerd. Logischer kon het wel niet! Elke sectie was

dan weer ingedeeld in 3 of 4 posten van baanmeester, die zelf onderver-deeld waren in ploegen die elk onder het bevel stonden van een wegwer-kersbaas. Daarmee was het kringetje dan rond. De administratieve betite-ling van « gespecialiseerd spoorleg-ger » — die bij gelegenheid de weg-werkersbaas mocht vervangen — is een naoorlogse vinding. Overigens was het toen dat het eenvoudige « wegwerker » vervangen werd door het gespecialiseerde « spoorlegger ». Later zal ook het sympathieke « baan-meester » op het altaar van de vertech-nisering worden geofferd. In de code van de administratieve betitelingen staat hij nu geboekstaafd als technisch ondersectorchef. « What's in a na-me? » zou Shakespeare gezegd heb-ben.

de ploegen

Elke ploeg beschikte over 6 tot 8 wegwerkers. Ze was belast met het onderhoud van de sporen van een station en van een kort baanvak hoofdsporen. Zo telde een groot sta-tion 3 tot 5 ploegen, naargelang van de belangrijkheid van zijn instellingen. Terwille van een onvermijdelijke ra-tionalisering was de Maatschappij achteraf verplicht het aantal ploegen gevoelig te beperken en eenheden met een grote bezetting te vormen. De wegwerker werkte van 's maan-dags tot zaterdags : een vaak harde werkweek van 48 uren. Tussen twee haakjes, in 1925 verdiende hij gemid-deld 12 fr. per dag. En dan te beden-ken dat hij die voortdurend bloot stond aan het gevaar van het trein-verkeer, nog zelf voor zijn veiligheid moest zorgen. Een onloochenbaar ri-sico dus, ook al reden er toen minder en vooral niet zo'n snelle treinen.

In sommige gevallen — o.m. op de belangrijke lijnen — waakte de weg-werkersbaas voor de veiligheid van zijn mannen, terwijl hij tevens toezicht hield op de werken. Zodra er een

trein in aantocht was, slaakte hij een bulderend « oppassen » dat door zijn manschappen beantwoord werd met een gedisciplineerde « algemene vlucht » uit de sporen. Van de daar-mee gepaard gaande korte verpozing maakten ze dankbaar gebruik om even uit te blazen, zulks vaak tot ongenoegen van chagrijnige treinrei-zigers die steevast hatelijkheden de-biteerden over de landelijke charme van het beroep van wegwerker. Dat een wegwerker even dierf te genieten van een gedwongen rust, werkte op hen als een rode lap op een stier. Het is, helaas, nooit tot de hersenen van die eeuwige azijnrinkers door-gedrongen dat zelfs spoorleggers niet kunnen blijven werken als de trein rijdt.

Wie wat dichter bij de spoorlegger staat, weet maar al te best dat hij niet te benijden is : in weer en wind bui-ten werken, 's winters bij sneeuw en vorst, 's zomers onder een meedo-genzoze zon ! Zijn enige toevluchts-oord tijdens de middagpauze is een geïmproviseerde schuilplaats : meest-al een open koffer beschut met een plaat of een dekkleed dat over een metalen buizenstel hangt.

Heerlijke momenten waren het dan weer wanneer de knapzak in de uit-gehongerde maag verdwenen was en de stramme ledematen zich voor een korte siësta zo maar op de spoor-wegberm konden vlijen.

Dit openluchtleven verbruikte evenwel ook een vrij belangrijk volume vocht dat af en toe diende gecompenseerd te worden door een flinke slok nat. Van een bedeling van drank — warme in de winter, frisse in de zomer — was er in hun tijd nog geen sprake. Slechts hier en daar konden ze rekenen op de barmhartigheid van een of andere overwegwachtster die hun wel eens een kommetje soep uitschepte.

Het hoeft je dus niet te verwonderen dat, ter voorkoming van een eventuele uitdroging, die sukkelaars hun « heil » zochten in een van die cafeetjes die je als een onvermijdelijk nevenver-schijnsel van de spoorwegexploitatie zou kunnen beschouwen. Terloops willen we, vooral dan voor het nage-slacht, erop wijzen dat dit nevenver-schijnsel langzamerhand verdween zodra de spoorwegactiviteit ter plaat-se verminderde of volledig stoppe-



zet werd.

Hoe dan ook en ondanks hun barmhartige aard, die lafenissen waren ten strengste verboden door het reglement, en de wegwerkersbaas aarzelde dan ook geen ogenblik om zijn manschappen tot de nuchtere werkelijkheid terug te roepen.

een brokje boter in zure saus

Een wegwerker die na zijn dagtaak nog een boerderijtje dreef, was geen zeldzaamheid. Een paar stukjes land, een moestuin, een varkentje, een geit, enkele konijnen... waren een welkom brokje boter in zure saus of, als je het liever duidelijker hoort, een stuk bijverdienste.

Vrijetijd, nou ja, die was navenant

toen de tv nog niet bestond en radio's en bioscopen vrij schaars waren. De zondagnamiddag werd doorgaans gesleten in een café die voor de meeste bezoekers het voorvoegsel « stam » had. Let wel, voor sommigen begon de namiddag al om 11 uur, ja zelfs om 10 uur : ieder zijn meug, zei de boer, en... !

Het voordeel van zo'n stamcafé was dat je er nooit alleen was, zodat je steeds enig spel kon beoefenen. Het bierverbruik waarmee dat spelen gepaard ging, stond natuurlijk in verhouding tot de spelkoorts van de gasten, want zij konden lijden dat de zon ook in het water van de waard scheen.

Heel wat wegwerkers die ter zake een stevige reputatie hadden, stonden er ook op elk jaar de rode loper uit

te rollen voor St.-Elooi, St.-Barbara en Sinterklaas. Hun toewijding aan dat heilige trio, dat zo feestelijk de maand december inluidt, uitte zich grotendeels in het offeren van « wat bier ». De legende wil dat dit hun vorm van dankbaarheid is voor de bescherming die zij al mochten en nog wilden blijven ontvangen. En wie zou daarin graten kunnen vinden ? Volgens een reglement dat in 1925 werd toegepast, konden alleen de ambtenaren, beambten en vast aangestelde bedienden vakantie nemen. Als je wegwerker was, mocht je naar een vrije dag fluiten. Woonde je bovendien in een wegwachtershuisje, dan behoorde je ambtshalve tot een soort « eerstehulpverleningsdienst ». Zulks betekende dat je je, bij sneeuw of hevige regenvalgen, spontaan moest

aanmelden op het station dat het dichtst bij je woonplaats gelegen was. Die bijkomende prestaties werden doorgaans niet betaald : eventueel kreeg je, bij wijze van compensatie, een gelijk aantal vrije uren.

bisschopsstaf en grappenmakerij

Tijdens de strenge winters, als ijzige sneeuwvlagen het treinverkeer onveilig maken, zijn de wegwerkers op hun post in de sporen. Gewapend met schoppen en borstels, moeten zij de wissels vrijmaken voor de doortocht van de treinen, vooral dan van de « eerste ».

Met behulp van een « bisschopsstaf », een stang waarvan het S-vormig uiteinde dat met amiant omwikkeld is, in stookolie gedrenkt en in brand gestoken werd, dienden ze destijds de glijdstoelen te ontdoen. Een on-dankbare karwei die elke dag en soms meermaals per dag moest worden overgedaan. Wij willen de medelij-dende lezer hier onmiddellijk gerust-stellen met te zeggen dat het aantal nachtelijke « uitstapjes » de laatste twintig jaar gelukkig kon worden beperkt dank zij de progressieve invoer-ing van de elektrische verwarming van de wissels.

Gelukkig verstonden onze wegwer-kers de kunst van het stoom afbla-zen, een behoefte die groter schijnt te zijn naarmate het werk veeleisender en zwaarder is. En zo gebeurde het dan dat zij, bij wijze van ontspanning, hun werkmakkers een kool stooften, een kool die overigens niet altijd vol-gens de regels van de welvoeglijk-heid werd bereid. Maar ja, het zijn niet allen koks die lange mouwen dragen. Het zal je verder ook niet ver-wonderen dat het traditioneel de « bleutjes » waren die de grootste por-tie kregen. In dat opzicht is er trou-wens niets nieuws onder de zon.

Wij gaan je hier niet onderhouden over de verschillende brouwsels die onze « ouwe ratten » met bijv. coco-poeder tot groot jolijt van de galerij wisten te bereiden. Op de eerste plaats zijn wij hier niet om te lachen en bovendien waren die « aardig-heidjes » doorgaans zo grof dat zelfs een doorgewinterde rabouw er de neus voor zou ophalen.

Af en toe stond het slachtoffer van

die schertspartijtjes wel wat hoger op de hiërarchische ladder. Zo wordt er verteld dat ambtenaren van de Directie die gekomen waren om een werkterrein te bezoeken... Neen, dat zullen we toch maar liever niet onthul-len, want « de vrouw van de Keizer mag zelfs niet worden verdacht ».

gereedschap en veiligheid

Tot 1927 bestond de taak van de weg-werker er hoofdzakelijk in de gebre-ken van het spoor te herstellen die de wegwerkersbaas tijdens zijn peri-odieke controle had vastgesteld. Globaal gezien ging het hier om vrij eenvoudige werkzaamheden : ge-woon wegwerken van de plaatselijke richt- en nivelleringsgebreken, op-nieuw op spoorbreedte brengen, enz., en dat alles uitgevoerd met behulp van eenvoudig en weinig precies ge-reedschap. Zo gebeurde het lichten van een spoor op 't oog met behulp van SITO-lichtbomen — een soort grote houten hefboom met ijzeren uiteinde — die weldra werden ver-vangen door een spoorlichter met kruk van 3 en 5 ton. Dit weinig betrouwbaar en moeilijk te hanteren gereedschap werd gaandeweg verdrongen door de spoorlichter van Robel, die thans nog overal wordt gebruikt.

Ofschoon de eerste onderstop- en kraagschroefmachines van Collet al in 1924 op de markt verschenen, wer-den ze slechts omstreeks 1932 voor het onderhoud van de sporen gebruikt. Die machines nu wijzigden grondig de werkmethodes en verlichtten aanzienlijk de inspanningen van arbeiders. Ondertussen werden de sporen geni-velleerd volgens de « gemeten opho-gingsmethode » ook splitmethode genoemd, een nieuwigheid die het bovendien mogelijk maakte het werk volmaakter uit te voeren en tevens het rendement te verhogen.

Voordien werd de vernieuwing en het horren of ziften van de ballast uitsluitend met houwelen en rieken uitgevoerd. Vanaf 1950 werden die lastige en arbeidsintensieve werk-zzaamheden uitgevoerd door krachtige ballast-, graaf- en hormachines die een indrukwekkend rendement hebben. Omstreeks die tijd begon men ook de behandelingsverrichtingen, die vaak een bron waren van talrijke en zware

ongevallen, met behulp van hefwerk-tuigen uit te voeren.

Nog niet zo lang geleden, ten slotte, werd de al uitgebreide waaier van mechanische werktuigen waarover de dienst van de baan beschikt, met een reeks andere machines aangevuld : autonome licht- en onderstopmachines, richtmachines, ballastploegen, enz.

Het gebruik van die machines vereist een grotere technische kennis en een ruimere opvatting van de organisatie van het werk. Zulks is alleen maar mogelijk als het intellectueel niveau van het personeel wordt opgetrokken. Met dat doel werden er dan talrijke vervolmakingscursussen georganiseerd.

De nieuwe werkmethodes vergen meer van de geest dan van de spierkracht. Ze hebben de spoorleggers van heel wat uitputtende arbeid verlost en ertoe bijgedragen om hun presta-ties humaan te maken. En daarover zal wel niemand zich beklagen.

Vanwege zijn beroep, dat dank zij de technische vooruitgang aanzienlijk zou worden verlicht, stond de wegwerker uit de dertiger jaren bloot aan talrijke en soms zware ongevallen. De Maatschappij heeft echter naar mid-delen gezocht om zijn lichamelijke gaafheid te vrijwaren.

Tot die middelen behoren o.m. de invoering van een duidelijk omschre-ven organisatie van de ploegen die in het spoor werken, het ter beschik-king stellen van talrijke individuele beschermingsmiddelen, de scholing van de nieuwelingen en de bijscho-ling van de ouderen.

Die maatregelen, welke op de eerste plaats o.m. de spoorleggers ten goede zijn gekomen, hebben het aantal on-gevallen waarvan zij het slachtoffer waren, aanzienlijk doen dalen (2 600 ongevallen in 1934 tegen 340 in 1974 !).

Tot daar, zij het dan onvolledig, een balans van de evolutie van de arbeids-omstandigheden die de wegwerkers de laatste 50 jaren hebben gekend. Die evolutie, en daarop mag wel even de nadruk worden gelegd, is vooral bijzonder heilzaam geweest voor de spoorlegger ; zijn lot moge in de toekomst nog verbeteren. Daarom willen we blijven geloven in de voor-uitgang !

L. Léonard